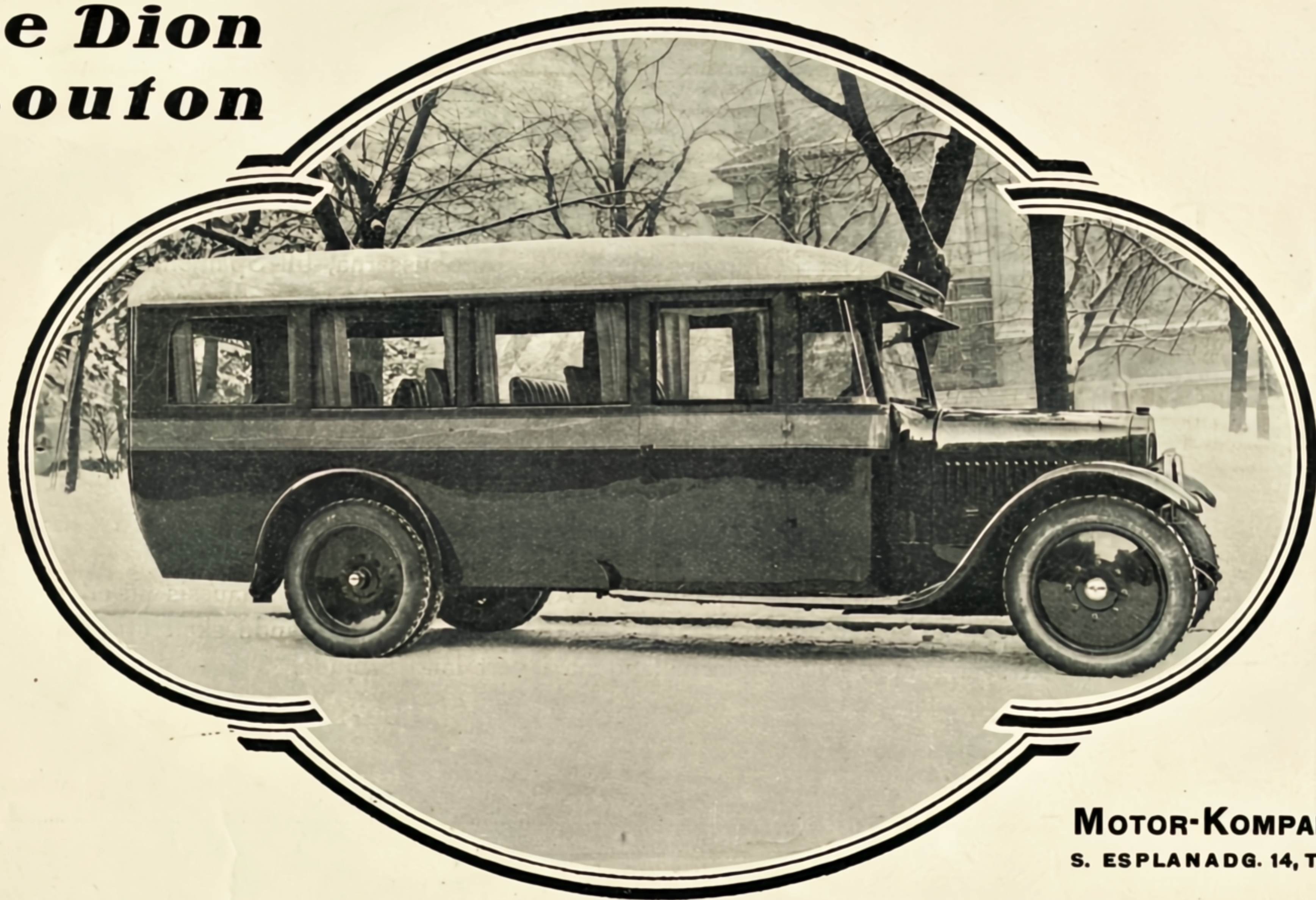
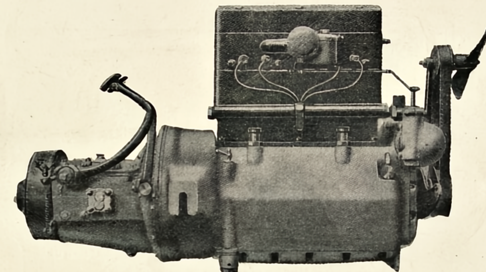
De Dion Bouton



MOTOR-KOMPANIET
S. ESPLANADG. 14, TEL. 12

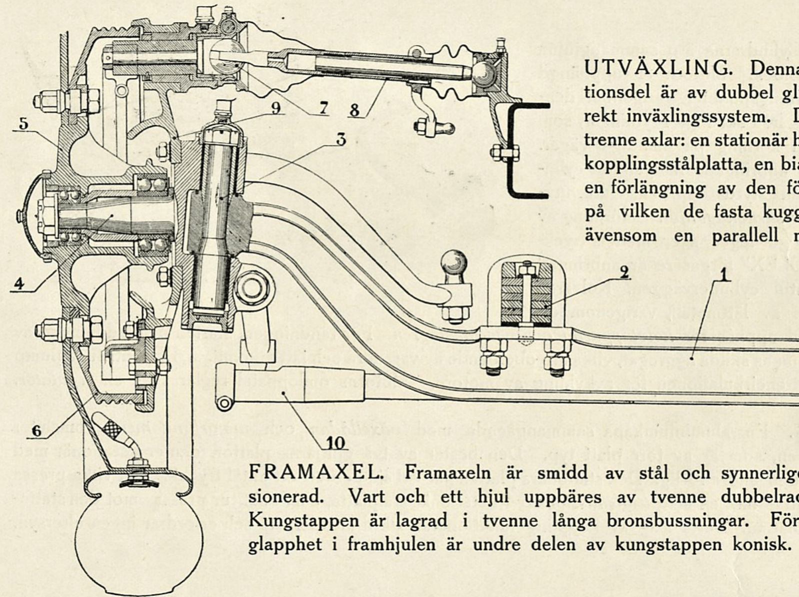
De Dion Bouton-fabrikerna grundlades år 1882. Redan år 1896 levererades de första autobussarna, till Spanien, och år 1906 ett större antal bussar till London och New-York. På grund av sin osvikliga tillförlitlighet med avseende å arbete, material och konstruktion ha DE DION BOUTON-autobussarna sedermera snabbt utbretts över hela den civiliserade världen. Utom det att DE DION BOUTON-märket för närvarande behärskar marknaden i Frankrike på kommunikations- och transportväsendets område bör även beaktas det faktum, att Renhållningsverket i Paris har över 200 st. DE DION BOUTON-gatubevattningsbiler i användning.

Den fulländade konstruktion, som DE DION BOUTON-autobussarnas chaussis nu efter 43 års erfarenheter uppvisar, är en garanti för att denna buss glänsande skall uthärda de hinder och svårigheter, som vägförhållandena i vårt land erbjuda.



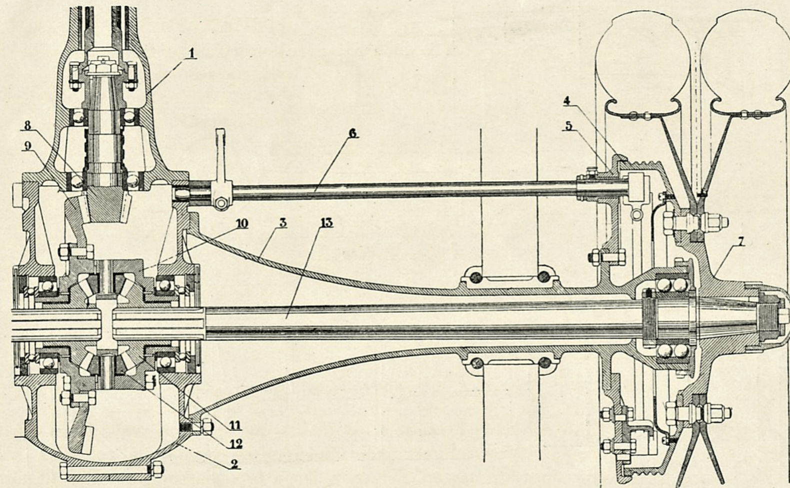
MOTOR. Cylindrarna äro sammangjutna till ett block. Motorn är upphängd vid tre befästningspunkter varigenom densamma skyddas från skadliga brytningar, som uppkomma vid körning på oländiga vägar. Ventilerna äro anbringade hängande i cylinderhuvudet och styrda uppifrån. *Excenteraxeln* drives av *skruvkugghjul.* Smörjning av motorns samtliga lager sker medels tryckpump. En „SOLEX" förgasare är anbringad omedelbart intill cylinderväggen. Kolvarna äro tillverkade av lättmetall, varigenom en större livslängd uppnås för *kolvtapparna* och *vevstakslagren.* För tändningen, starten och laddningen av accumulatorn finnas skilda aggregat, vilka äro oberoende av varandra och lätt åtkomliga. En centrifugalpump ombesörjer vattencirkulationen för avkylning av motorn. Motorns omloppstal regleras av en *regulator.*

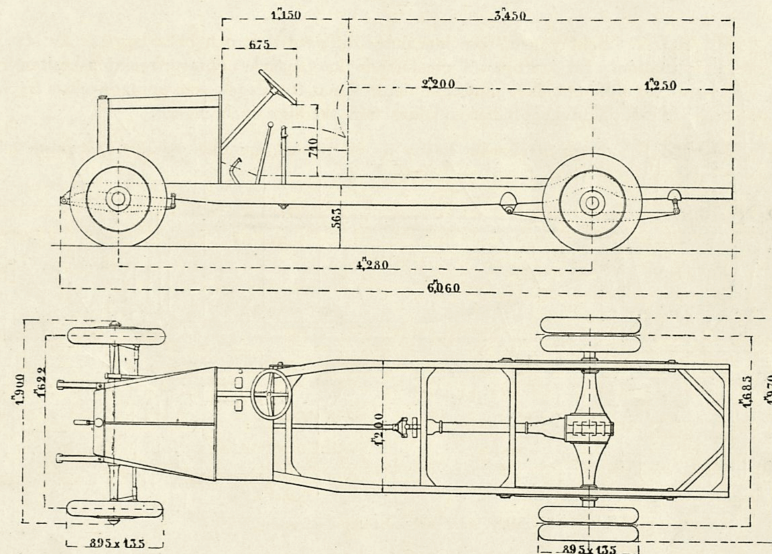
KOPPLING. En aluminiumkåpa sammangående med *växellådan* och *motorfundamentet* omsluter även kopplingen, som är av torr platt typ. Den består av två gjutjärns plattor, den ena stationär med vevaxeln och den andra rörlig. Den stationära plattan har vid sin periferi ett antal tryckfjädrar, vilka pressa den rörliga plattan mot en med *transmissionsaxeln* stationär stålplatta, som i sin tur pressas mot den stationära gjutjärnsplattan. Detta slag av koppling funktionerar alltid klanderfritt och erfordrar ingen eftersyn.



UTVÄXLING. Denna viktiga funktionsdel är av dubbel glidaxel- och direkt inväxlingssystem. Den består av trenne axlar: en stationär huvudaxel med kopplingsstålplatta, en biaxel som utgör en förlängning av den föregående och på vilken de fasta kugghjulen finnas, ävensom en parallell mellanliggande axel, som ligger i samma vertikala plan som den sistnämnda.

FRAMAXEL. Framaxeln är smidd av stål och synnerligen väl dimensionerad. Vart och ett hjul uppbäres av tvenne dubbelradiga kullager. Kungstappen är lagrad i tvenne långa bronsbussningar. För att förhindra glapphet i framhjulen är undre delen av kungstappen konisk.





DIFFERENTIALEN. Bakbryggan, som innesluter differentialen och bakaxlarna, är av stål och av tillförlitligaste konstruktion. Ett kraftigt rör omslutande kardanaxeln upptager reaktionskraften från hjulen. På ömse sidor om differentialkugghjulskomplexen finnas trycklager, som upptaga axiala tryckbelastningar, varigenom differentialdrivkugghjulen skyddas från skadliga spänningar.

STYRANORDNING. Styrmekanismen består av ett par styrspindlar och ett snäckhjul, vilka äro inneslutna i ett styrhus. Styraxeln löper på kullager.

BROMSAR. Bromsar finnas anbragta på både fram- och bakhjulen ävensom på transmissionsaxeln. Handbromsen verkar på bakhjulen och fotbromsen på alla fyra hjul och även på transmissionsaxeln.

RAMEN. Ramen är sammanbunden medels fem kraftiga traverser, dess höjd vid största brytningsmomentet är 18 cm och godstjockleken 7 $^1/_2$ mm.

SPECIFICATION:

MOTOR	45 hk. 4 cyl.	AXELAVSTÅND	4280 mm.
CYLINDER diam.	95 mm.	SPÅRVIDD fram	1622 „
SLAGLÄNGD	140 „	„ bak	1685 „
UTVÄXLINGAR	4 fram och 1 back	RINGDIMENSION	955 · 155 enkla fram och dubbla bak
BROMSAR	på alla fyra hjul och transmission	SVÄNGNINGSRADIE	7000 mm.
KAROSSABEL längd	3450 mm.	CHASSI vikt	1750 kg.
TOTAL längd	6060 „	BENSINFÖRBRUKNING	c:a 18 ltr. på 100 km.
STÖRSTA bredd	1970 „	OLJEFÖRBRUKNING	„ 0,2 „ „ 100 „

Elektr. start och belysningsanläggning.

A. B. F. TILGMANN O.Y.